Faltan proyectos para la próxima ola de infraestructuras que necesita el país

CE Noticias Financieras Spanish

8 enero 2024 lunes

Copyright 2024 Content Engine, LLC.
Derechos reservados
Copyright 2024 CE Noticias Financieras Derechos reservados

Length: 1893 words

Body

Para encarar la siguiente "ola" de infraestructuras, "hacen falta proyectos", advirtió Magdalena Perutti, socia del departamento de consultoría de KPMG, especializada en asesoramiento financiero proyectos de Infraestructura. Advierte que a Uruguay le falta un portafolio de obras prioritarias para el desarrollo; "no puede depender solamente de las propuestas del sector privado", subrayó. La experta indicó que "todas las modalidades son válidas", al comparar las características de los proyectos PPP y los Cremaf instituidos en este gobierno; destacó los menores plazos del nuevo formato, pero también admitió que el sistema PPP aproximó al país a empresas internacionales de gran porte. Destacó que el período electoral "es un buen momento" para proyectar qué desarrollo queremos y cómo llevarlo a cabo. "Uruguay necesita generar un plan de infraestructura acorde a la estrategia que estemos dispuestos a empujar", insistió. A continuación, un resumen de la entrevista.

-¿Cómo califica el impacto de las infraestructuras durante 2023?
-El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha hecho mucho hincapié en continuar con el plan de infraestructura y darle fuerza a las inversiones en ese rubro, eso es notorio. Sobre todo en base a los Cremaf (contrato de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y financiamiento), el nuevo instrumento que puso en marcha esta administración y muy utilizado en materia de infraestructura vial. Pero también hay otras obras viales, vía contratación de obra pública. Además, en materia de infraestructura público privada, se ha terminado de concretar lo que estaba en curso del plan de proyectos bajo el sistema denominado PPP (participación público privada) que venía de la administración anterior, que sigue generando una importante ejecución. Algunos corredores viales aún están en obra bajo ese sistema y el único proyecto nuevo PPP que sí fue licitado por este gobierno y que todavía no comenzó las obras, es un recinto penitenciario en la cárcel de Libertad, un proyecto de similar porte de la PPP penitenciaria que se desarrolló en Punta de Rieles. Además, durante 2023 se adjudica el proyecto Arazatí, un proyecto relevante que seguramente inicie sus obras este año y tan importante como ese, el proyecto de saneamiento en varias localidades del interior.
-¿De qué forma incidió el cambio de instrumento para los proyectos de infraestructura?
-No hubo ninguna dificultad. Los Cremaf se han concentrado exclusivamente en proyectos viales, tienen una locación de riesgos distinta que los proyectos PPP; son de más corto plazo, con lo cual no tienen una fase de mantenimiento mayor en la que ocuparse. Además, la forma de pago por parte del Estado de esa infraestructura difiere con respecto a las PPP; de hecho ya con el avance de obra se accede a certificados que son irrevocables de pago, lo que permite ir amortiguando el costo financiero de esa infraestructura, pero con un reparto de riesgos distinto.
El período de repago por parte del Estado se acorta con este sistema, porque en lugar de pagar esa infraestructura en los 20 años habituales de los proyectos PPP, lo pagan un plazo menor, 12 años. El contrato por Cremaf implica que el Estado sí o sí asume la obligación de repago; en el caso de los PPP no hay una irrevocabilidad de los pagos, sino que depende de que las obras finalicen y una vez que finaliza cumpla con los niveles de servicio comprometidos.

De hecho, en el balance del que ejecuta el Cremaf, el pasivo de esos certificados irrevocables ya no figura, porque dichos certificados son tomados por instituciones financieras o inversores institucionales, que se quedan con ese instrumento y luego van a ser quienes le cobren a la Corporación vial del Uruguay

-También hay un cambio respecto a cómo se contabiliza el endeudamiento...

-En el caso de los Cremaf, tal y como ha sido implementado hasta ahora, la Corporación Vial es la que compromete el pago. La Corporación Vial es una sociedad anónima, aunque pertenezca al Estado.

Vale destacar que son proyectos exclusivamente de obra vial. Es por eso que, hasta el momento, no se han utilizado en otro tipo de obras de infraestructura. Podría ocurrir que se diseñe otro tipo de agencia que se encargue de esas obras, tal como hace la CV con las viales. Pero hasta el momento no se ha hecho.

-Desde la perspectiva del privado, ¿qué significó ese cambio?

-Los actores privados han demostrado sentirse cómodos con uno u otro formato; de hecho varias constructoras locales han participado en obras por PPP y también Cremaf. Pero también es cierto que este último formato no ha resultado tan atractivo para las constructoras internacionales. Son proyectos de menor porte, entonces es difícil convertirlo en atractivo hacia inversores internacionales. La existencia de un marco específico bajo la modalidad PPP también resultó importante a la hora de abrir la puerta a constructoras internacionales. Teniendo en cuenta la distribución del riesgo en ese tipo de proyectos, que la contraparte fuera directamente el Estado para empresas del exterior que no conocían la plaza, era una garantía. De todos modos, creo que el mayor impedimento ha sido la escala.

-¿Se pueden combinar los dos sistemas?

-Los dos sistemas son válidos; permiten llevar adelante obra financiada y el Estado puede hacer la infraestructura necesaria, básica para el desarrollo del país. Si queremos un Uruguay logístico, un Uruguay de energías renovables, un país basado en comunicaciones, esas visiones requieren de una importante inversión en infraestructura. Por tanto, en cada momento y frente a cada tipo de infraestructura, el Estado debe planearse cuál es la forma más idónea de financiarla y ahí es donde entran proyectos donde se comparte el riesgo entre público y privado, de distintas formas.

Magdalena Perutti

-Si bien hay un importante déficit en infraestructura, el país ha encadenado en los últimos años proyectos importantes, tanto públicos como privados. ¿Cuál es su opinión sobre ese proceso?

-La historia reciente de Uruguay en materia de infraestructura público privada ha tenido varias etapas. Entre 2015-2017 tuvimos el impulso de las renovables, una fuerte inversión que apuntaba específicamente a la transformación de la matriz energética, especialmente parques eólicos. Luego entre 2017 y 2020 tuvimos la concreción de los proyectos PPP, de variado objeto. Corredores viales, pero también recintos penitenciarios, centros de enseñanza y hasta el proyecto del Ferrocarril Central. En la actualidad, se están desarrollando obras de vialidad, en algunos casos obra pública y otros por Cremaf, además de los proyectos que están aún pendientes por PPP, los circuito 5 y 6, también el 7 que está finalizando. También hay otras obras en el período, como los leasing que ejecutó UTE para las líneas de alta tensión. Todavía hay un empuje de la ola anterior y se suma a lo que se desarrolla ahora. Es importante generar esas olas, una tras otra, que mantengan el impulso. La clave está en que son proyectos que llevan muchísimo tiempo, no solo en la obra en sí, sino todo el proceso previo. Son proyectos de largo aliento, hay que trabajar mucho para asegurar un buen diseño, que se distribuyan bien los riesgos. Hay que trabajar con anticipación. Por tanto, para que no decaiga, ya debería estar generándose la próxima ola.

Llevamos unos 900 millones de dólares de inversión público privada de promedio anual en la última década. ¿Es suficiente para las necesidades del país? Debemos tener claro dónde posicionarnos para dimensionar esos niveles de inversión.

-¿Se está generando la nueva ola?

-Este es un buen momento de pensar en las infraestructuras que se necesitan, priorizar proyectos, iniciar el proceso. Se viene un período electoral, y me gustaría pensar que los candidatos pondrán sobre la mesa sus visiones sobre el país que necesitamos ser. Uruguay necesita generar un plan de infraestructura acorde a la estrategia que estemos dispuestos a empujar.

-¿Cuál debería ser la próxima ola?

-Uruguay tiene muchos desafíos, por eso es necesario priorizar, tener un plan. Logística, vialidad, infraestructura educativa, saneamiento, tratamiento de residuos, energía... precisamente tenemos en marcha una nueva ola en materia energética, con el hidrogeno como base. Hay inversiones privadas muy importantes interesadas en ese sector, pero además, se va a requerir infraestructura para poder dar soporte a esos proyectos de hidrógeno, desde

rutas hasta terminal portuaria. Son todos proyectos de largo aliento, con muchos estudios de base y una estructuración compleja desde el punto de vista de la factibilidad, lo ambiental, lo legal, lo financiero. Son proyectos que trascienden un período de gobierno. Hay que trabajar ya, para generar la siguiente ola hacen falta proyectos...

-¿Ese es un punto débil?

-Lo es. Como asesores, cuando una empresa constructora del exterior requiere de nuestros servicios, interesada en Uruguay, y quiere ver qué proyectos tiene el país en materia de infraestructura... no es fácil. No hay un portafolio de proyectos para presentar sobre lo que el país tiene resuelto que son sus prioridades desde el punto de vista de la infraestructura. Es una carencia importante y se pueden perder oportunidades. En ese sentido, hay una buena idea planteada tiempo atrás por la Cámara de la Construcción, de tener una agencia nacional de construcción, donde empezar a tener ese banco de proyectos que sostenga la estrategia país. No es un invento, existe en muchos países y en Uruguay puede funcionar muy bien.

-¿Debe ser el privado el impulsor de esa agenda?

-El privado es muy relevante, pero el Estado debe ser el que establezca qué necesita el país, en base a una estrategia. Hoy estamos, por ejemplo, con el proyecto Arazatí. Es muy importante, pero como muchos otros, es una iniciativa privada. Pero no necesariamente, siempre, lo que un agente privado considera importante o innovador es lo que necesita prioritariamente el país. Por eso es necesario que el Estado defina sus prioridades. Qué es lo que se necesita, en qué orden, combinado con qué otras iniciativas, cuándo es oportuno gastar en cierto proyecto. No se puede partir siempre de la idea y propuesta de un privado, que sin dudas estudió el caso, detectó una necesidad, invirtió, asumió un riesgo, pero el Estado debe tener otro rol. Es clave desarrollar una cartera de iniciativas prioritarias que acompañen y apuntalen el desarrollo del país.

-¿Los países vecinos pasan por las mismas dificultades para incorporar el desarrollo de infraestructura con financiación público privada en sus agendas?

-Si miramos la tendencia de la última década, donde esas "olas" de proyectos de infraestructura suben y bajan, podríamos decir que es bastante estable en la región. Sin embargo, en un Uruguay tenemos una evolución algo por debajo del promedio de la región, en cuanto a inversiones público privadas. Países como Brasil, Chile, Colombia Perú han sido un poco más audaces en el desarrollo y el crecimiento de la infraestructura a través de financiamiento público privado. No podemos hacer una comparación lineal, son países diferentes, de otra escala que Uruguay, inclusive con accidentes geográficos que generan condiciones diferentes para las obras de infraestructura, pero es real que han incorporado con mayor dinamismo este tipo de instrumentos.

¿Encontraste un error?
Reportar

Load-Date: January 9, 2024

End of Document